

NOVEDADES INDUSTRIALES DEL REINO UNIDO

PLANTA MOVIL PARA FABRICACION DE LADRILLOS

Ofrece numerosas ventajas en zonas remotas o en áreas de rápido desarrollo una planta ladrillera portátil, que puede ser llevada hasta una mina de arcilla, explotada durante determinado período y luego trasladada a otro emplazamiento. La Mobile Brickmaking Plant, de Gran Bretaña, representa bajos costes de desembolso y de explotación, aprovecha al máximo los materiales y la mano de obra locales y elimina la necesidad de edificios, bases y servicios de redes generales. También hace posible la explotación económica de limitados yacimientos de arcilla local, cuyo volumen no justificaría una instalación permanente. Diseñada primordialmente para la producción de ladrillos de construcción de alta calidad a partir de arcillas con diversas composiciones, también es apta para producir tejas, baldosas, bloques huecos, bloques decorativos, bloques para cielos rasos, tuberías de desagüe (no cloacales) y otros productos análogos. Con un rendimiento de 11 toneladas de arcilla por hora, puede dar hasta 3.250 ladrillos o su equivalente por casa, lo que significa una producción semanal (dada una semana laboral de cinco días y dos turnos de obreros) de hasta 250.000 ladrillos. Para la explotación de la planta se necesitan unas 35 personas, de las que habitualmente tres han de ser especialistas.

Fabricante:

Unifurnaces Contracting Ltd., Leaton Hall, Bobbington, Stourbridge, Westmidlands, DY7 5DE, Gran Bretaña. Contacto en la compañía: S. Shelton. Teléfono: Bobbington (+44 38488) 411. Télex: 338028.

* * *

MARMOL ARTIFICIAL CON LA ROBUSTEZ DEL GRANITO

Una piedra artificial que combina la belleza del mármol con la fortaleza del granito, manufacturada en el Reino Unido mediante la consolidación de selectos áridos en aglutinantes de resina pigmentada, es la primera de su clase que ofrece numerosas ventajas sobre el mármol natural. Puede ser cortada, perforada y re-pulimentada al igual que el mármol natural, a la par que puede ser fijada con mortero ordinario de cemento o pegamento de baldosines, aunque tiene la ventaja de una robustez extremadamente alta, permitiendo ser rebajada a gruesos menores. Es asimismo muy resistente a la abrasión y al agua, al vapor y a una serie de sustancias químicas. Este material no contribuye a la combustión, es resistente a las quemaduras de cigarrillos y se puede garantizar la repetición de idénticos colores y dibujos a partir de una extensa gama.

Fabricante:

Marmor Works Ltd., Cwmtillery Industrial Estate, Abertillery, Gwent, NP3 1LZ, Gales, Reino Unido. Contacto en la compañía: C. Watson. Teléfono: Abertillery (+44 495) 211444. Télex: 498419.

* * *

EN HONG KONG SE CONSTRUIRA UN SEGUNDO TUNEL BAJO EL PUERTO

El Gobierno de Hong Kong ha anunciado su decisión de construir un segundo túnel bajo el puerto, tras varios años de proyectos y estudios detallados. Nueve consorcios han presentado ya proyectos para esta importante obra. Entre ellos se incluyen compañías de Hong Kong, China, Japón, Gran Bretaña y Australia.

El túnel, cuyo coste se estima entre 3 y 3,5 billones de dólares Hong Kong (66 o 77 billones de pesetas), enlazará la zona oriental de la isla de Hong Kong con la península de Kowloon.

En opinión de las autoridades, la necesidad de realizar esta obra es imperiosa, puesto que el túnel ya existente se enfrenta con graves problemas de congestión. Este primer túnel conecta el distrito Central, zona de los negocios de la isla de Hong Kong, con Hung Hom, cerca de la zona turística de Kowloon. Se construyó en 1972, y su coste fue de 250 millones de dólares Hong Kong (5.500 millones de pesetas).

Cada año circula más tráfico a través del mismo, hasta el punto de que el año pasado el Gobierno se vio obligado a imponer un impuesto adicional, duplicando el peaje, no sólo con el objetivo de obtener mayores ingresos, sino también para descongestionar el túnel de automovilistas. Actualmente, un promedio de 103.000 vehículos diarios atraviesan el túnel.

Por el segundo túnel, además de los coches, circulará también el ferrocarril. Habrá una pista para automóviles, de cuatro carriles, que será gestionada por el sector privado, de forma similar a la existente en el primer túnel. La zona de vías para el ferrocarril será cedida en arriendo a la Mass Transit Railway Corporation. Se proyecta que las obras empiecen a principios del próximo año y que finalicen a mediados de 1989.

Este túnel, de dos kilómetros de longitud, pasará por debajo del puerto desde la Bahía de Quarry hasta Cha Kwo Ling. Proporcionará una nueva y muy necesaria vía para cruzar, desde la zona oriental de la isla de Hong Kong, densamente poblada, a tierra firme. Por otra parte, la conexión con el ferrocarril en Cha Kwo Ling se convertirá en el eje de los transportes públicos hacia las poblaciones, en rápido crecimiento, de Junk Bay y el nordeste de los New Territories.

* * *

REUNION DEL CONSEJO DE LA FIP

Recientemente se ha celebrado en Dubrovnik (Yugoslavia), la segunda reunión anual reglamentaria del Consejo de la FIP, con la asistencia de 21 Delegados de los distintos Grupos nacionales integrados en la Federación. En representación de la ATEP asistió el Sr. Piñeiro.

Entre los acuerdos adoptados merecen destacarse los siguientes:

- En relación con el procedimiento que debe seguirse para la adopción de acuerdos por el Consejo, se aprobó que los temas podrán ser sometidos a consulta previa por correo; pero la decisión final sobre los mismos deberá adoptarse por mayoría de los Miembros asistentes a la reunión del Consejo en cuyo Orden del día hayan sido incluidos.
- Se adoptaron diversos acuerdos en relación con el programa del X Congreso que habrá de celebrarse en Nueva Delhi, en febrero del próximo año 86, y el del Simposio de 1988 en Tel-Aviv. Se variaron las fechas inicialmente previstas para la celebración de este último y se decidió que se celebre los días 4 al 9 de septiembre del 88.
- Se prepararán, para su presentación en el X Congreso, tres nuevas publicaciones relativas a “Pilotes”, “Barcos de hormigón” y “Edificios de varias plantas”.
- Se aprobaron, en principio, las siguientes sedes para las próximas reuniones del Consejo:
 - Primera de 1986.—Nueva Delhi (India), coincidiendo con el X Congreso.
 - Segunda de 1986.—Viena (Austria).
 - Primera de 1987.—Sin decidir.
 - Segunda de 1987.—París (Francia).